



Un test grandeur nature

Centre d'entraînement des équipages

L'aéroport Paris-Vatry (catégorie A) accueille les entraînements de tous les types d'avions sans aucune contrainte opérationnelle. Spécialisé dans l'entraînement des équipages, il vous propose une palette de services performants à des prix compétitifs.

1) Des infrastructures modernes

- ✈ Une piste de 3 860 mètres orientée 10/28
- ✈ Des infrastructures aéronautiques des plus modernes
- ✈ Deux ILS catégorie I et III
- ✈ Un espace aérien classé en zone D et dégagé pour permettre de finaliser vos entraînements dans les plus brefs délais
- ✈ Des possibilités d'entraînements H24, 7/7 dans des conditions de sécurité optimales

2) Des services de qualité

- ✈ L'aéroport met à disposition des équipages, une salle de briefing et de détente avec TV satellite, DVD, Internet et catering
- ✈ Nos équipes sont à votre disposition pour vous conseiller et prendre en charge vos réservations d'hôtels, de restaurants et de sociétés de location de voitures
- ✈ L'aéroport organise des visites de caves de champagne pour vous faire découvrir son élaboration et vous faire déguster les plus grands crus

3) Au cœur de la Champagne

- ✈ Pour vos loisirs, golfs, tennis, magasins d'usines, cinémas, théâtres, ... vous accueillent dans les villes voisines de Châlons-en-Champagne, Reims, Troyes, Epernay,...
- ✈ A une heure trente de Paris, la Marne et sa région disposent d'un patrimoine historique et culturel riche
- ✈ A quelques kilomètres du vignoble champenois



Interview croisée

Jean-Philippe GIRARD, Commandant de bord A310 et Instructeur, AIR FRANCE
Paul WHITEHEAD, Instructeur sur Fokker 100 pour KLM Cityhopper

▶ Parlez-nous de votre métier d'instructeur au sein de la compagnie ?

JPG : Nous validons les licences de plusieurs catégories de personnel navigant :

- les jeunes pilotes qui intègrent la compagnie sur moyens courriers,
- les copilotes qui deviennent commandants de bord,
- les commandants de bord qui passent sur longs courriers.

PW : Chaque instructeur est habilité aux commandes d'un seul type d'appareil. Pour ma part, je suis instructeur et pilote sur Fokker 100 pour KLM Cityhopper.

▶ Comment se déroule une session d'entraînement ?

PW : Toute session passe d'abord par des exercices sur simulateur. En général, il y a 14 sessions sur simulateur avant de passer en « réel » sur un terrain. Les jeunes pilotes ont au minimum deux périodes d'entraînement d'au moins sept décollages et atterrissages. Pour des copilotes devenant commandants de bord, une seule session de six décollages et atterrissages est nécessaire.

JPG : Pour de jeunes pilotes, il y a un minimum de 24 mouvements à effectuer. Les pilotes chevronnés se « contentent » de 4 mouvements dont une remise de gaz.

L'entraînement est basé sur quatre objectifs pédagogiques :

- 1) La maîtrise de roulage de l'avion (surtout sur long courrier).
- 2) Le pilotage de l'avion en vol.
- 3) La maîtrise de l'atterrissage, le plus précis possible.
- 4) La prise en compte de l'environnement avec l'avion en vol, au sol puis avec le facteur humain.

▶ En général, qu'attendez-vous d'un aéroport pour effectuer au mieux ces sessions d'entraînement ?

JPG : Un ensemble de principes qui rassemblent qualité de service et environnement permettant d'effectuer notre mission dans les meilleures conditions possibles. Au niveau sécurité, les sessions d'entraînement doivent s'effectuer avec le moins d'avions possibles dans l'environnement immédiat de l'aéroport qui nous accueille.

PW : Au niveau de l'infrastructure en elle-même, il nous faut une longue piste - minimum 2 400 mètres - un trafic mesuré pour pouvoir évoluer sans contrainte et de bonnes conditions climatiques.

Côté services, nous devons pouvoir faire le plein de l'appareil, en fonction de la température, être en mesure de dégivrer l'avion et avoir accès à l'ensemble du matériel de piste.

Côté personnel de l'aéroport enfin, le contrôle aérien, cela va de soi, est indispensable pour n'importe quel mouvement sur les voies de circulation (taxiways, parkings) et en vol autour du terrain. Nous avons un contact direct avec le personnel au sol qui doit être en mesure de répondre à toutes nos questions : météo, plans de vol (transmis par notre compagnie par email ou par fax à l'aéroport avant notre arrivée), et tout ce qui fait une assistance au sol de qualité.

Et vous trouvez tout cela sur l'aéroport Paris-Vatry ?

▶ **PW** : Si je devais qualifier Vatry en trois mots, je dirais : **SÉRÉNITÉ**, **ACCESSIBILITÉ** (tarifaire et géographique) et **CONFORT**.

Le terrain est parfait pour tout entraînement, le professionnalisme et l'accueil du personnel sont très appréciés. Sur une journée de travail à Vatry, entre deux phases d'entraînement, il nous faut un temps pour débriefer, pour relâcher la pression aussi. L'aéroport possède pour cela un salon des plus confortables pour les équipages. C'est l'un des mieux aménagés que je connaisse.

JPG : La proximité de CDG nous permet des mises en place rapides. Concernant l'entraînement sur Boeing 777-300 par exemple, l'appareil effectuant les trajets sur la Réunion peut être opérationnel dès son retour de l'Océan Indien le matin et prêt à repartir sur Saint-Denis de la Réunion en fin de soirée. L'aspect économique et le confort des installations sont un plus dans le choix de la plate-forme.